

Roadworthiness Package UE

Come cambierà il sistema europeo dei controlli tecnici periodici (PTI) e su strada (RSI)

La nuova architettura prevista dalla UE - Sintesi tecnica
11 dicembre 2025

Con la presentazione del **nuovo Roadworthiness Package** (proposte 2025/0097 e 2025/0096 – COD), la Commissione Europea introduce una revisione profonda del sistema dei controlli tecnici dei veicoli commerciali, con un impatto diretto su imprese, officine, autorità nazionali e strutture di enforcement.

L'evoluzione normativa non rappresenta un semplice aggiornamento delle Direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE: **ridefinisce il modo in cui, nei prossimi anni, verrà garantita la sicurezza tecnica dei veicoli sulle strade europee.**

Di seguito, una sintesi tecnica delle principali trasformazioni del sistema dei controlli, derivata dalla documentazione prodotta da IRU in collaborazione con le Organizzazioni aderenti (allegati in EN alla nota FIAP del 11 dicembre 2025), tra le quali FIAP. Un documento realizzato mettendo in evidenza la distinzione tra **revisioni periodiche (PTI)** e **controlli tecnici su strada (RSI)**, che mette in risalto l'evoluzione attesa e le criticità operative emergenti.

1 - Periodic Technical Inspections (PTI): la revisione periodica entra nell'era della tecnologia complessa

1.1 Ampliamento degli elementi di controllo

Con il nuovo pacchetto, il numero delle componenti da verificare aumenta in modo significativo:

- oltre **50 nuovi controlli ADAS** (frenata automatica, mantenimento corsia, assistenze intelligenti);
- obbligatorietà di test su **sospensioni e ammortizzatori**;
- verifica della presenza e integrità dei **cavi di ricarica EV**;
- prime basi per controlli strutturati su **batterie BEV** e, in futuro, su sistemi a idrogeno.

Questa evoluzione comporterà:

FIAP

SEDE LEGALE E OPERATIVA

PADOVA
Via della Croce Rossa, 42
35129 Padova (PD)

C.F. 970 288 00 585

SEDE ISTITUZIONALE

ROMA
Via degli Uffici del Vicario, 43
00186 Roma (RM)

E. segreteria@fiapautotrasporti.it
T. +39 049 78 48 900

ALTRA SEDE OPERATIVA

CESENA
Via dell'Arrigoni 308
47522 Cesena (FC)

Pec fiap@pec.it
www.fiapautotrasporti.it

#chiediafiap

049 78 48 900

chiediafiap@fiapautotrasporti.it

- la necessità di **competenza tecnica specializzata**,
- investimenti in attrezzature da parte delle officine,
- un forte rischio di **collasso della capacità nazionale** per effetto dell'aumento dei tempi di revisione.

IRU, in sintonia con FIAP, ha chiaramente segnalato quest'ultimo rischio nel suo documento tecnico.

1.2 Allineamento tra emissioni e revisione periodica

La proposta introduce nuovi test emissioni anche per i veicoli leggeri N1. Ma l'impostazione attualmente prevista crea un disallineamento:

- revisione dopo **quattro anni**,
- test emissioni **già dal primo anno**.

Verrà richiesto di unificare i tempi perché:

- *si evitano doppie verifiche,*
- *si allineano obblighi tecnici,*
- *si riducono costi e congestioni nei centri prova.*

1.3 Gestione delle categorie ZEV

Le nuove tecnologie rendono molti veicoli N1 elettrici più pesanti delle 3,5t. L'attuale proposta rischia di spostare questi mezzi nella categoria **N2**, con obblighi più gravosi.

*IRU e FIAP chiedono: l'introduzione della soglia armonizzata a **4,25t** per N1 ZEV, per evitare nuove distorsioni e costi non voluti.*

1.4 Segnalazioni su flessibilità e certificati

La proposta riduce la libertà dell'impresa di svolgere la revisione dopo una sospensione tecnica in qualunque Stato membro. La posizione IRU propone, invece, di **mantenere la flessibilità attuale**, per evitare:

- fermi lunghi,
- immobilizzo dei mezzi,
- disparità tra Stati membri.

FIAP

SEDE LEGALE E OPERATIVA

PADOVA
Via della Croce Rossa, 42
35129 Padova (PD)

C.F. 970 288 00 585

SEDE ISTITUZIONALE

ROMA
Via degli Uffici del Vicario, 43
00186 Roma (RM)

E. segreteria@fiapautotrasporti.it
T. +39 049 78 48 900

ALTRA SEDE OPERATIVA

CESENA
Via dell'Arrigoni 308
47522 Cesena (FC)

Pec fiap@pec.it
www.fiapautotrasporti.it

#chiediafiap
049 78 48 900
chiediafiap@fiapautotrasporti.it

1.5 Digitalizzazione e interoperabilità MOVE-HUB

Con la revisione delle norme sui documenti di registrazione (2025/0096 COD), l'UE punta a:

- certificati digitali,
- aggiornamento real-time,
- condivisione immediata con l'attività di controllo (enforcement) e PTI.

Tuttavia, si segnalano complessità e rischi concreti:

- necessità di **backup offline**,
- coerenza delle piattaforme (IMI, ERRU, eFTI),
- difficoltà di accesso in assenza di rete.

2. Technical Roadside Inspections (RSI): nasce il sistema europeo di pre-screening remoto

La modifica più strutturale dell'intero pacchetto riguarda i **controlli su strada**.

2.1 Introduzione massiva del "remote sensing"

La proposta 0097/COD introduce:

- controlli di **emissioni** tramite sensori a bordo strada,
- misurazioni di **rumore** tramite sistemi acustici,
- pre-filtraggio dei veicoli "a rischio" prima del fermo fisico.

Il target fissato dalla Commissione è molto ambizioso:

- **30%** dei veicoli registrati deve essere sottoposto annualmente a screening remoto.
- **2%** degli LCV N1 deve essere sottoposto a RSI fisici.

IRU (e numerosi Stati membri) ritengono tale target **tecnicamente irrealistico** senza:

- standard comuni,
- fasi pilota,
- formazione ispettori,
- infrastrutture adeguate,
- linee guida UE uniformi.

FIAP

SEDE LEGALE E OPERATIVA

PADOVA
Via della Croce Rossa, 42
35129 Padova (PD)

C.F. 970 288 00 585

SEDE ISTITUZIONALE

ROMA
Via degli Uffici del Vicario, 43
00186 Roma (RM)

E. segreteria@fiapautotrasporti.it
T. +39 049 78 48 900

ALTRA SEDE OPERATIVA

CESENA
Via dell'Arrigoni 308
47522 Cesena (FC)

Pec fiap@pec.it
www.fiapautotrasporti.it

#chiediafiap

049 78 48 900

chiediafiap@fiapautotrasporti.it

2.2 Dal controllo occasionale al controllo “intelligence-led”

Il nuovo modello europeo passa da controlli casuali a controlli basati su dati, rischio, e precedenti.

Soprattutto perché MOVE-HUB e i registri UE si integrano con le informazioni su infrazioni, RSI pregressi, stato revisione.

Risultato:

- veicoli e imprese con profili ad alto rischio riceveranno **più controlli su strada**,
- gli operatori virtuosi beneficeranno di **meno RSI – Road Side Inspections**

È la logica già nota del *risk rating* del Pacchetto Mobilità, ora estesa ai controlli tecnici.

2.3 Cargo securing: obbligo che richiede armonizzazione

Il pacchetto introduce il **controllo obbligatorio del fissaggio del carico** in ogni **RSI**.

IRU segnala che:

- non esistono standard UE omogenei per tutte le categorie merceologiche;
- la discrezionalità nazionale rischia di creare sanzioni incoerenti e imprevedibili.

FIAP ha più volte evidenziato questa criticità anche nei dossier italiani sul Codice della Strada.

3. Una nuova architettura europea dei controlli: cosa significa per le imprese

Con il nuovo Roadworthiness package approvato, il modello europeo dei controlli funzionerà così:

Prima	Dopo il Roadworthiness Package
PTI e RSI separati, con scambi dati minimi	PTI e RSI perfettamente integrati via MOVE-HUB
Controlli su strada basati su presenza ispettori	Screening remoto + selezione mirata basata su rischio
Verifiche ADAS e batterie limitate o inesistenti	ADAS obbligatorie + primi criteri BEV/H2
RC cartaceo con QR e info limitate	Registro digitale UE + accesso real-time per enforcement/attività di controllo

FIAP

SEDE LEGALE E OPERATIVA

PADOVA
Via della Croce Rossa, 42
35129 Padova (PD)

C.F. 970 288 00 585

SEDE ISTITUZIONALE

ROMA
Via degli Uffici del Vicario, 43
00186 Roma (RM)

E. segreteria@fiapautotrasporti.it
T. +39 049 78 48 900

ALTRA SEDE OPERATIVA

CESENA
Via dell'Arrigoni 308
47522 Cesena (FC)

Pec fiap@pec.it
www.fiapautotrasporti.it

#chiediafiap
049 78 48 900
chiediafiap@fiapautotrasporti.it

Prima	Dopo il Roadworthiness Package
Capacità nazionale variabile e non armonizzata	Necessità di standard UE, formazione, attrezzature avanzate

4. Conclusioni

Il Roadworthiness Package rappresenta, senza alcun dubbio, un salto di qualità nel controllo tecnico dei veicoli, ma la sua introduzione implicherà **oneri importanti** per imprese di autotrasporto, officine autorizzate e autorità nazionali.

Servono:

- standard tecnici omogenei,
- regole transitorie chiare,
- investimenti pubblici e privati,
- fasi pilota per telerilevamento e ADAS,
- un sistema di controlli che non penalizzi operatori virtuosi e PMI.

FIAP continuerà a seguire da vicino l'evoluzione del dossier presso Parlamento Europeo e Consiglio, in coordinamento con IRU, mettendo a disposizione delle imprese aggiornamenti necessari.

*** _ ***

*A cura del Coord.re rapporti con l'Europa
& Area Tecnica e normativa di FIAP
Piero Savazzi*

FIAP

SEDE LEGALE E OPERATIVA

PADOVA
Via della Croce Rossa, 42
35129 Padova (PD)

C.F. 970 288 00 585

SEDE ISTITUZIONALE

ROMA
Via degli Uffici del Vicario, 43
00186 Roma (RM)

E. segreteria@fiapautotrasporti.it
T. +39 049 78 48 900

ALTRA SEDE OPERATIVA

CESENA
Via dell'Arrigoni 308
47522 Cesena (FC)

Pec fiap@pec.it
www.fiapautotrasporti.it

#chiediafiap
049 78 48 900
chiediafiap@fiapautotrasporti.it